Bijlage **Verloop en stand van zaken stationsprojecten**

Uitgangspunten bij de tabellen

- Projecten zijn in de tabel opgenomen vanaf het 1e jaar waarin ze zijn opgenomen in het planstudieprogramma van het Infrastructuurfonds.
- Bedragen zijn in miljoenen euro's.
- Indien er sprake was van een gefaseerde oplevering is alleen het laatste jaar opgenomen in de tabel (in de betreffende begroting kunnen dus meerdere jaren staan). Uitzondering zijn onderstaande projecten die een duidelijk onderscheid in projectdelen kennen:
  - Amsterdam Cuypershal; Middentunnel (2014) renovatie van de Cuypershal (2016)
  - NSP Breda: OV-Terminal (2016) en de geluidschermen (2017)
  - Schiedam-Rijswijk*:*1e tunnelbuis 2015 in dienst, 2e tunnelbuis 2017 (casco oplevering)
- Planningsaanpassingen zijn in de opeenvolgende begrotingen toegelicht indien de afwijking ten opzichte van de vorige begroting meer dan een jaar bedraagt.

Uitgangspunten bij de toelichtingen

- Er is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande toelichtende teksten zoals opgenomen in de betreffende Infrastructuurfondsbegroting en/of het MIRT projectenboek.
- Reguliere prijsbijstellingen worden in de Rijksbegroting niet per project toegelicht maar zijn nu voor de duidelijkheid zoveel als mogelijk ook benoemd.
- De financiële consequenties van het (vanaf de Begroting 2008) presenteren van de projectbudgetten inclusief 19% BTW is in de begroting niet per project toegelicht evenals de BTW stijging van 19% naar 21% (oktober 2012). In de toelichting bij de tabellen is dit voor de duidelijkheid wel gedaan.

Overige opmerkingen bij de tabellen en toelichtingen

- De tabellen bevatten de bedragen zoals opgenomen in het Infrastructuurfonds (IenM aandeel in de financiering van de scope). In de regel worden projecten eerder in de begroting opgenomen (studiefase) dan dat ze aan ProRail worden beschikt (exclusief BTW) (realisatiefase). Per project kan sprake zijn van meerdere subsidiebeschikkingen. Ook geldt dat budgetmutaties die in de begroting separaat staan beschreven in één keer via een subsidiebeschikking aan Prorail beschikbaar gesteld kunnen zijn.
- Het jaar waarin de (eerste substantiële) realisatie subsidiebeschikking (opdracht) aan ProRail verleend is staat expliciet vermeld.
- Er wordt telkens een toelichting gegeven op het verloop van de planning sinds verlening van de realisatiebeschikking aan ProRail.
- De projecten Zwolle Spoort en Eindhoven Stationspassage zijn, in tegenstelling tot de overige projecten, niet separaat opgenomen in de begroting. Ze maken deel uit van het MIRT programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten. Dit programma is naar aanleiding van het advies van de Commissie Kuiken voor het eerst in de Voorjaarsnota 2013 als aanlegprogramma opgenomen. De wijzigingen bij deze twee deelprojecten worden daarom woordelijk beschreven zonder een aanvullende presentatie in een tabel.
- Het Project Tilburg is geen separaat MIRT aanlegproject en wordt daarom afwijkend beschreven.

Verklaring afkortingen

AK	Algemene Kosten
NJN	Najaarsnota
NSP	Nationale Sleutelprojecten
PEAT	Kosten voor Projectmanagement Engineering Administratie & Toezicht
SW	Slotwet
VJN	Voorjaarsnota

NSP OV Terminal stationsgebied Utrecht



Scope
Vanaf 2016 biedt station Utrecht Centraal ruimte aan 360.000 dagelijkse gebruikers en is daarmee hét knooppunt van het Nederlandse reizigersvervoer per spoor. Het station wordt flink vergroot. Reizigers hebben straks meer ruimte en betere overstapmogelijkheden naar sporen en andere vormen van (openbaar) vervoer. Het nieuwe Utrecht Centraal wordt het nieuwe 'stadshart' van Utrecht. Het Rijk is enkel risicoaansprakelijk voor de bouw van de traverse (het stationsgebouw en de reeds gerealiseerde buurtsporen).

Planning
Medio 2007 is de beschikking voor realisatie verleend aan ProRail. Volgens de planning zou het project in 2013 worden afgerond. Volgens de huidige planning wordt de OV Terminal (OVT, voor wat betreft het deel dat door ProRail is aanbesteed) in 2016 opgeleverd. Deze verschuiving wordt grotendeels verklaard door een latere start van de uitvoering vanwege een vertraagde gunning en het niet tijdig beschikbaar krijgen van objecten van derden die voor uitvoering nodig waren en door het moeizaam verkrijgen van instemming van de vereniging van eigenaren van het aansluitende woon- en winkelcomplex Hoog Catharijne met de bouwfasering, de werkbare uren in de nacht en tijdelijke toegangsbeperkingen.

Toelichting op de wijzigingen

Van Begroting 2007 (255 mln) naar Begroting 2008 (316 mln)[1]

- Vanaf de begroting 2008 worden de individuele projecten inclusief 19% BTW opgenomen in de begroting. De restverplichting vanaf 1 januari 2007 is opgehoogd met 19% (+ 49 mln)
- NS heeft op 11 juli 2007 voor 112,5 mln (pp 2006) een investeringsovereenkomst gesloten met VenW VROM ProRail en de gemeenten Arnhem, Breda, Utrecht, Den Haag en Rotterdam voor de extra commerciële voorzieningen in deze nieuwe sleutelprojecten. Uitgaande van de planbijdrage van NS is er met betrokken gemeenten gesproken over de businesscase van elk project. VenW heeft besloten 6 mln extra bij te dragen waarvan 1,8 mln aan NSP Utrecht
- ProRail heeft nieuwe tellingen uitgevoerd mbt de benodigde fietsplaatsen. Het aantal benodigde plaatsen neemt toe met 4500. Het budget is opgehoogd met 9,5 mln omdat de extra fietsenstallingen tot de eisen van het basisstation behoren.
- Reguliere prijsbijstelling (+ 1 mln).

Van Begroting 2008 (316 mln) naar Begroting 2009 (321 mln)[2]

- Reguliere prijsbijstelling (+ 4,5 mln).

[1] Kamerstuknummer 30 800 A nr.1
[2] Kamerstuknummer 31 200 A nr.1

Van Begroting 2009 (321 mln) naar Begroting 2010 (331 mln)[3]

- Projectbudget is opgehoogd ivm de financiering van de aansluiting van de trappen op de perrons op de Rabobrug (+ 3,5 mln). Financiering is geregeld met Motie van Geel (Kamerstukken II, 2008-2009, 31 700 nr. 10). Daarnaast is de reguliere prijsbijstelling toegevoegd (+6,5 mln).

Van Begroting 2011 (332 mln) naar Begroting 2012 (322 mln)[4]

- Verlaging wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen in het totale projectbudget van de gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven (- 10 mln).

Van Begroting 2012 (322 mln) naar Begroting 2013 (338 mln)[5]

- De voor ProRail beschikbare PEAT/AK dekking voor de NSP projecten is tot dusver op basis van standaard bepalingen berekend. De in april 2009 door VenW en ProRail ingestelde Commissie NSP's heeft vastgesteld dat dit voor NSP projecten niet toereikend is en gaf de aanbeveling het PEAT/AK tekort aan te zuiveren. Deze aanbeveling is overgenomen. Het extra benodigde PEAT/AK bedrag is toegevoegd (+15,7 mln).

Van Begroting 2013 (338 mln) naar Begroting 2014 (346 mln)[6]

- Bij Slotwet 2012/VJN2013 is de BTW verhoging van 19% naar 21% verwerkt (+ 3,4 mln) alsmede de reguliere prijsbijstelling (+ 4,6 mln).

Van Begroting 2015 (346 mln) naar Begroting 2016 (412 mln)[7]

- Toekenning van de in 2007 toegezegde garantstelling dekking meerkosten ontstaan door indexatieverschillen markt vs IBOI (+ 12,4 mln) en dekking meerkosten ontstaan door langere doorlooptijd van 2 jaar waardoor kosten voor toezicht, administratie en projectbegeleiding zijn toegenomen als ook de kosten van de aannemer door opgelopen vertraging en omzetderving (+ 53,2 mln).

Actuele stand van zaken

- De definitieve aanvullende subsidieaanvraag zal op basis van de huidige inzichten lager uitvallen. Het projectbudget wordt daarom naar verwachting bij Najaarsnota 2015 beperkt bijgesteld (- 1,4 mln).

Achtergrond Financiën

In de begroting 2002 is dit project opgenomen in het planstudieprogramma van het artikel Regionaal/Lokaal. Er was destijds geen taakstellend budget opgenomen maar een zogeheten minimaal, maximaal en ijkpuntbedrag (min 118, max 241, ijkpunt 235). In begroting 2003 is het project overgeboekt naar het planstudieprogramma Personenvervoer (min 122 mln, max 248, ijkpunt 242). In de Begroting 2004 is het project ondergebracht bij het planstudieprogramma Grote Stations" voor 249 mln.

---

[3] Kamerstuknummer 31 700 A nr.1
[4] Kamerstuknummer 32 500 A nr.1
[5] Kamerstuknummer 33 000 A nr.1
[6] Kamerstuknummer 33 640 A nr.1
[7] Kamerstuknummer 34 000 A nr.1

IF Begroting	Budget
2004	249
2005	252
2006	253
2007	255
2008	316
2009	321
2010	331
2011	332
2012	322
2013	338
2014	346
2015	346
2016	412

NSP Rotterdam Centraal



Scope
Het oude station in Rotterdam barstte uit zijn voegen door de groei van het (inter)nationale treinverkeer en regionale vervoersnetwerk. Dagelijks maken 110.000 reizigers gebruik van dit station en dat aantal zal naar verwachting toenemen tot zo'n 323.000 reizigers per dag in 2025. Het nieuwe Rotterdam Centraal is daarom ruimer en groter dan zijn voorganger. De nieuwe, ruimere reizigerspassage biedt een gemakkelijke overstap en tal van voorzieningen voor reizigers van en naar de havenstad.

Planning
Medio 2008 is de beschikking voor de realisatie verleend aan ProRail. Volgens de planning zou het project in 2012 worden afgerond. De nieuwe terminal (het ProRail deel) is in mei 2013 opgeleverd en in november 2012 is de nieuwe reizigerspassage geopend. De vernieuwing van het station is afgerond en in maart 2014 nadat ook gemeente en NS Stations voldoende klaar waren in het gebied is het nieuwe station als eerste in de reeks van grote stationsvernieuwingen Koninklijk geopend.

Toelichting op de wijzigingen

Van Begroting 2007 (162 mln) naar Begroting 2008 (191 mln)[8]

- Vanaf de begroting 2008 worden de individuele projecten inclusief 19% BTW opgenomen in de begroting. De restverplichting vanaf 1 januari 2007 is opgehoogd met 19% (+ 28,3mln).

Van Begroting 2008 (191 mln) naar Begroting 2009 (251 mln)[9]

- Tijdens de fase waarin het Voorlopig Ontwerp (VO) is uitgewerkt naar een Definitief Ontwerp (DO) is gebleken dat er een fors verschil is tussen beschikbaar budget en de geraamde kosten van dit ontwerp. VenW heeft hierop een aanvullende bijdrage toegezegd van 44,6 mln en daarnaast is besloten de dekkingsgaranties (destijds bedoeld als extra buffer in het geval van aanbestedingstegenvaller) van het Rijk en de gemeente Rotterdam van beiden 11,9 mln zoals vastgelegd in de Uitvoeringsovereenkomst in te zetten als budget voor NSP Rotterdam. Tevens is de reguliere prijsbijstelling toegevoegd (+ 3 mln).

[8] Kamerstuknummer 30 800 A nr.1
[9] Kamerstuknummer 31 200 A nr.1

Van Begroting 2009 (251 mln) naar Begroting 2010 (267 mln)[10]

- Naast de reguliere prijsbijstelling (+ 4 mln) is het budget in overeenstemming gebracht met het aanbestedingsresultaat (+ 12 mln).

Van Begroting 2011 (267 mln) naar Begroting 2012 (260 mln)[11]

- Verlaging wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van de gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven (- 8 mln). Daarnaast is de reguliere prijsbijstelling (+ 1 mln) toegevoegd.

Van Begroting 2012 (260 mln) naar Begroting 2013 (265 mln)[12]

- De voor ProRail beschikbare PEAT/AK dekking voor de NSP projecten was tot dusver op basis van standaard bepalingen berekend. De in april 2009 door VenW en ProRail ingestelde Commissie NSP's heeft vastgesteld dat dit voor NSP projecten niet toereikend is en gaf de aanbeveling het PEAT/AK tekort aan te zuiveren. Deze aanbeveling is overgenomen en het extra benodigde PEAT/AK bedrag is aan het projectbudget toegevoegd (+ 5,3 mln).

Van Begroting 2013 (265 mln) naar Begroting 2014 (275 mln)[13]

- Bij Slotwet 2012/VJN2013 is de BTW verhoging van 19% naar 21% verwerkt (+ 1mln)
- Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd (+ 7,3 mln) in verband met compensatie prijsbijstelling voorgaande jaren (in het verleden ontstane verschillen tussen de toegekende indexering op basis van IBOI en de daadwerkelijke prijsstijgingen) en eveneens verhoogd met de reguliere prijsbijstelling voor het lopende jaar (+ 1,6 mln). In de toelichtende tekst bij de VJN 2013 zijn deze toevoegingen in één bedrag onder de noemer "prijsbijstelling verantwoord.

Actuele stand van zaken

- Het project is financieel afgerond en de definitieve subsidievaststelling heeft plaatsgevonden. Van de 275 mln is 271 mln gerealiseerd. De resterende 4 mln is toegevoegd aan het MIRT project "Nazorg gereedgekomen lijnen". Deze uitgaven worden (mogelijk) de komende jaren gerealiseerd. Via de door ProRail aan IenM voortgangsrapportages blijft zicht op de uitgaven voor werkzaamheden van projecten die financieel zijn afgesloten. Na subsidievaststelling worden projecten niet meer opgenomen in de begroting.

IF Begroting	Budget
2004	158
2005	160
2006	161
2007	162
2008	191
2009	251
2010	267
2011	267
2012	260
2013	265
2014	275
2015	275
2016	-

[10] Kamerstuknummer 31 700 A nr.1
[11] Kamerstuknummer 32 500 A nr.1
[12] Kamerstuknummer 33 000 A nr.1
[13] Kamerstuknummer 33 640 A nr.1

NSP Den Haag Centraal



Scope
Dit station in het politieke hart van Nederland is ook flink op de schop genomen. In het nieuwe station komen alle soorten openbaar vervoer onder een glazen dak dat zo groot is als twee voetbalvelden. Het nieuwe station wordt ruim, licht en overzichtelijk. Op verschillende verdiepingen van het station vinden de reizigers gemakkelijk aansluiting op het Haagse trein-, bus- en tramverkeer.

Planning
Medio 2010 is de realisatiebeschikking verleend. Volgens de planning zou het project in 2013 worden afgerond. Inmiddels zijn zowel de perrons (in 2013) als de hal (in 2014) gereed. Definitieve oplevering geschiedt zodra alle bouwdelen (zoals de winkels) gereed zijn. De algehele oplevering staat gepland voor begin 2016. De verschuiving ten opzichte van de initiële planning uit de beschikkingsaanvraag is met name in de opstartfase van het project opgetreden waarbij er een tweede aanbesteding noodzakelijk was omdat de eerste aanbesteding werd afgebroken in verband met te hoge inschrijvingen ten opzichte van de kostenramingen.

Toelichting op de wijzigingen

Van Begroting 2007 (83 mln) naar Begroting 2008 (104 mln)[14]

- Vanaf de begroting 2008 worden de individuele projecten inclusief 19% BTW opgenomen in de begroting. De restverplichting vanaf 1 januari 2007 is opgehoogd met 19% (+ 16 mln)
- Als gevolg van onderhandelingen tussen de diverse partijen in het kader van de businesscase, de uitwerking van het voorlopig ontwerp in een definitief integraal ontwerp van de OV Terminal en Stichthage en een gewijzigde bouwfasering is die indienststelling van het project met 2 jaar vertraagd. Om te komen tot een sluitende businesscase is in het Bestuurlijk Overleg besloten tot een aanvullend budget van maximaal 4,3 mln.

Van Begroting 2009 (105 mln) naar Begroting 2010 (108 mln)[15]

- Reguliere prijsbijstelling (+ 2,3 mln).

Van Begroting 2010 (108 mln) naar Begroting 2011 (115 mln)[16]

- De voor ProRail beschikbare PEAT/AK dekking voor de NSP projecten is tot dusver op basis van standaard bepalingen berekend. De in april 2009 door VenW en ProRail ingestelde Commissie

[14] Kamerstuknummer 30 800 A nr.1
[15] Kamerstuknummer 31 700 A nr.1
[16] Kamerstuknummer 32 123 A nr.1

NSP’s heeft vastgesteld dat dit voor NSP projecten niet toereikend is en gaf de aanbeveling het PEAT/AK tekort aan te zuiveren. Deze aanbeveling is overgenomen. Het extra benodigde PEAT/AK bedrag is toegevoegd (+ 7 mln). In het MIRT projectboek is dit als volgt toegelicht “als gevolg van de langere aanbestedingsprocedure is de oplevering van de OV-terminal met één jaar vertraagd. Tevens is door de langere doorlooptijd het taakstellende budget met 7 mln verhoogd.

Van Begroting 2013 (115 mln) naar Begroting 2014 (117 mln)[17]

- Bij Slotwet 2012/VJN2013 is zowel de BTW verhoging van 19% naar 21% verwerkt (0,7 mln) als de reguliere prijsbijstelling (1,3 mln).

Van Begroting 2014 (117 mln) naar Begroting 2015 (123 mln)[18]

- De voor de realisatie benodigde en geaccordeerde trein vrije perioden waar ook het bestek en de businesscase op gebaseerd was heeft Prorail later op verzoek van NS ingetrokken. Om het project te realiseren is in overeenstemming met de partijen gekozen voor het verkorten van de sporen waardoor de bouw van de OVT zonder treinvrije perioden conform planning mogelijk bleef. Dit heeft geleid tot 5,7 mln aan meerkosten. Hier staat tegenover dat gedurende de gehele realisatieperiode van de hal sprake is geweest van een continue beschikbaarheid van de sporen en toegang tot het station.

Actuele stand van zaken

- Het project is financieel afgerond (123 mln) en de subsidie wordt definitief vastgesteld. Het project is niet meer opgenomen in de begroting.

IF Begroting	Budget
2004	81
2005	82
2006	82
2007	83
2008	104
2009	105
2010	108
2011	115
2012	115
2013	115
2014	117
2015	123
2016	-

[17] Kamerstuknummer 33 640 A nr.1
[18] Kamerstuknummer 33 750 A nr.1

NSP Breda Centraal



Scope
Station Breda wordt - als enige Brabantse halte langs de hogesnelheidslijn – de Poort van Brabant genoemd. Gebruikten in 2009 elke dag 28.000 mensen het station, in 2020 is dit aantal naar verwachting gestegen naar 57.000. Het station wordt uitgebreid om ruimte te geven aan de nieuwe internationale verbinding. Tussen de noord- en zuidkant van station Breda komt een ondergrondse reizigerspassage met winkels.

Planning
Medio 2008 is de beschikking voor realisatie van NSP Breda verleend. Volgens de planning zou het project in 2011 worden afgerond. Volgens de huidige planning wordt de OV Terminal in 2016 opgeleverd. De ontwikkeling in deze planning is gevolg van een langere doorlooptijd om tot een afgestemd plan, business case en verdeling van risico's te komen met de diverse financiers en daarna ook een contract voor de markt dat goed aanbesteed kon worden.

Toelichting op de wijzigingen

Van Begroting 2005 (18 mln) naar Begroting 2006 (37 mln)[19]

- In Toetsbrief van het Rijk van december 2003 was reeds een stijging van het benodigde budget gemeld. De kosten van het basisstation werden op ca 30 mln geraamd. Naast de kosten van het basisstation is besloten om gezamenlijk met de spoorsector te investeren in een derde perron en een sobere uitbreiding van de sporen lay-out om de aanlanding van HSA treinen mogelijk te maken zonder bestaande stoptreindiensten te schrappen (+ 6 mln).

Van Begroting 2007 (38 mln) naar Begroting 2008 (48 mln)[20]

- Vanaf de begroting 2008 worden de individuele projecten inclusief 19% BTW opgenomen in de begroting. De restverplichting vanaf 1 januari 2007 is opgehoogd met 19% (+ 6,7 mln).
- NS heeft op 11 juli 2007 een investeringsovereenkomst gesloten met VenW VROM ProRail en de gemeenten Arnhem, Breda, Utrecht, Den Haag en Rotterdam voor de extra commerciële voorzieningen in deze nieuwe sleutelprojecten. Uitgaande van de planbijdrage van NS is er met betrokken gemeenten gesproken over de BC van elk project. VenW heeft besloten 6 mln extra bij te dragen waarvan 4,2 mln aan Breda.

---
[19] Kamerstuknummer 29 800 A nr.1
[20] Kamerstuknummer 30 800 A nr.1

Van Begroting 2008 (48 mln) naar Begroting 2009 (52 mln)[21]

- De bijdrage is verhoogd ten behoeve van het realiseren van geluidschermen met een hogere kwaliteit dan oorspronkelijk als sanering was geraamd om op deze manier in het stationskwartier aan te sluiten op de reeds gerealiseerde schermen voor de HSL (+ 3,6 mln).

Van Begroting 2010 (53 mln) naar Begroting 2011 (59 mln)[22]

- Als gevolg van het oprekken van de besteksfase en het uitwerken van de bezuinigingsopties is de oplevering van de OV Terminal met een jaar vertraagd. Vanwege de langere looptijd en complexiteit van het project is het taakstellende budget verhoogd met 6 mln.

Van Begroting 2012 (59 mln) naar Begroting 2013 (55 mln)[23]

- Projectbudget is verlaagd nav een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller (- 4,8 mln).

Van Begroting 2014 (56 mln) naar Begroting 2015 (75 mln)

- Bij VJN 2014[24] is 7,8 mln overgeboekt vanuit het programma kleine functiewijzingen naar het projectbudget NSP Breda voor geluidschermen die vanuit dit programma gefinancierd zouden worden.
- In de begroting 2015[25] is het projectbudget is opgehoogd met 11,4 mln. Dit heeft voor 9,3 mln betrekking op de OV terminal en voor 2,1 mln op het geluidscherm. Bij het opstellen van de businesscase was er onterecht vanuit gegaan dat een deel van de kosten voor de OV Terminal gefinancierd zouden kunnen worden via Beheer en onderhoud. Daarnaast is het contract met de aannemer van de geluidschermen opgezegd, wat tot meerkosten heeft geleid.

Actuele stand van zaken

- De beschikking aan ProRail is verhoogd in verband met het afhandelen van een claim van de aannemerscombinatie (meerwerk en vertragingskosten), extra bouwkosten en onvoorzien tot einde werk (+ 13,4 mln). Doordat deze besluitvorming eind juli heeft plaatsgevonden kon deze aanpassing niet meer in de begroting 2016 worden verwerkt. Dit wordt bij Najaarsnota 2015 (voor het lopende jaar) en Voorjaarnota 2016 (voor de overige jaren) verwerkt.

IF Begroting	Budget
2004	18
2005	18
2006	37
2007	38
2008	48
2009	52
2010	53
2011	59
2012	59
2013	55
2014	56
2015	75
2016	75

[21] Kamerstuknummer 31 200 A nr.1
[22] Kamerstuknummer 32 123 A nr.1
[23] Kamerstuknummer 33 000 A nr.1
[24] Kamerstuknummer 33 940 A nr.1
[25] Kamerstuknummer 34 000 A nr.1

NSP Arnhem Centraal



Scope
In Arnhem is een compleet nieuw stationsgebouw verrezen. Het ontwerp gaat hand in hand met de glooiende omgeving van de stad. Na de aanleg van extra sporen, de vernieuwing van de perrons en de aanleg van een perrontunnel en fietsenstalling, wordt momenteel de bouw afgerond van de nieuwe stationshal. Het compleet nieuwe station wordt op 19 november 2015 geopend.

Planning
In 2005 is de realisatie van het tijdelijk station beschikt, in 2007 de realisatie van de perrontunnel en in 2008 de realisatie van het treinendeel van de OV-terminal. Volgens planning zou het project in 2010 worden afgerond. De perrontunnel is opgeleverd in 2011. De OV Terminal is in oktober 2015 opgeleverd en wordt op 19 november 2015 officieel opengesteld. De wijziging van de constructie van het oorspronkelijke ontwerp van beton naar staal zorgde voor een complex ontwerpvraagstuk dat met name in de detailuitwerking na de aanbesteding tot veel extra werk en een langere doorlooptijd heeft geleid.

Toelichting op de wijzigingen

Van Begroting 2006 (25 mln) naar Begroting 2007 (30 mln)[26]
- Projectbudget opgehoogd vanuit budget Arnhem 4^e perron tbv tijdelijk station en een tijdelijke passerelle (+ 4,9 mln).

Van Begroting 2007 (30 mln) naar Begroting 2008 (77 mln)[27]
- Vanaf de begroting 2008 worden de individuele projecten inclusief 19% BTW opgenomen in de begroting. De restverplichting vanaf 1 januari 2007 is opgehoogd met 19% (+ 11,3 mln)
- Het onderdeel "perrontunnel" is overgeboekt vanuit project Arnhem 4^e perron vanwege de grote samenhang met het NSP project (+ 35,7 mln).

Van Begroting 2008 (77 mln) naar Begroting 2009 (82 mln)[28]
- Actualisatie van de businesscase laat een tekort zien op het busdeel van de OV Terminal. Dit tekort is weggenomen door extra bijdragen van Arnhem, Stadsregio Arnhem Nijmegen en de Provincie Gelderland. Het Rijk is daarbij akkoord gegaan met een verlaging van de bijdrage van

[26] Kamerstuknummer 30 300 A nr.1
[27] Kamerstuknummer 30 800 A nr.1
[28] Kamerstuknummer 31 200 A nr.1

Arnhem en ter compensatie daarvan een hogere bijdrage van het Rijk in het treinendeel van de OV Terminal (+ 4 mln) zodat het tekort evenredig is gedeeld door Rijk, gemeente en regionale overheden.

Van Begroting 2010 (83 mln) naar Begroting 2011 (101 mln)[29]

- Na een mislukte aanbesteding in 2008 is gebleken dat het project niet overeenkomstig het definitief ontwerp (DO) binnen de kostenraming te realiseren is. Er bleek sprake te zijn van sterke prijsstijgingen van specifieke materialen en daarnaast een complexe bouwwijze. In 2009 is besloten het DO te handhaven en het project in 2 fases aan te besteden. Er is een tekort op het treinendeel van de OV. Het Rijk is bereid dit tekort te financieren. VenW zal het bedrag beschikbaar stellen en VROM zal VenW voor 17,5 mln compenseren.

Van Begroting 2011 (101 mln) naar Begroting 2012 (106 mln)[30]

- Ter voorbereiding op de aanbesteding van de afbouw van het OV terminalcomplex (2e fase) is de businesscase herijkt en een analyse opgesteld van de kosten voor voorbereiding, engineering administratie en toezicht. Voor het sluitend maken van de BC is vanuit het Rijk een extra bijdrage toegezegd van 7,5 mln. Daarnaast is het projectbudget verlaagd ivm het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven (- 2,2 mln).

Van Begroting 2012 (106 mln) naar Begroting 2013 (107 mln)[31]

- De tijdelijke traverse/station zijn langer in gebruik geweest dan vooraf aangenomen en de sloop van deze traverse is duurder uitgevallen dan geraamd. Als gevolg hiervan is het projectbudget verhoogd (+ 0,8 mln).

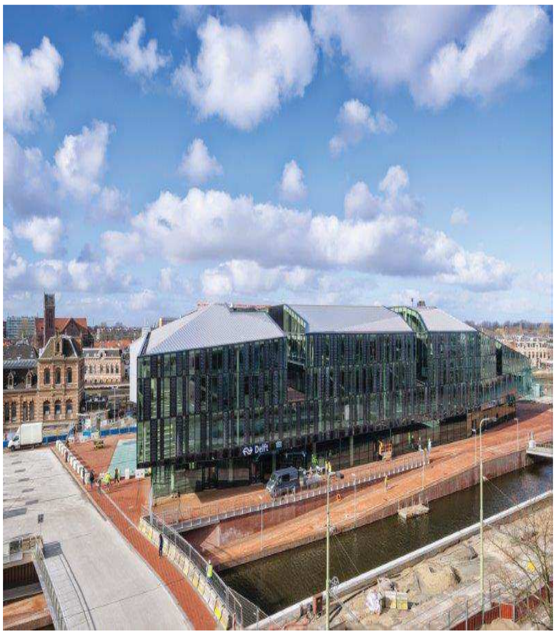
Van Begroting 2013 (107 mln) naar Begroting 2014 (108 mln)[32]

- Bij Slotwet 2012/VJN2013 is de BTW verhoging van 19% naar 21% verwerkt en de reguliere prijsbijstelling

IF Begroting	Budget
2004	24
2005	24
2006	25
2007	30
2008	77
2009	82
2010	83
2011	101
2012	106
2013	107
2014	108
2015	108
2016	108

[29] Kamerstuknummer 32 123 A nr.1
[30] Kamerstuknummer 32 500 A nr.1
[31] Kamerstuknummer 33 000 A nr.1
[32] Kamerstuknummer 33 640 A nr.1

Schiedam –Rijswijk incl. Spoortunnel Delft



Scope
De bouw van een nieuw station en spoortunnel in Delft (2 tunnelbuizen, voorbereid voor 4 sporen) en een ondergrondse fietsenstalling. De spoortunnel vervangt het spoorwegviaduct in Delft, dat voor omwonenden een bron van ergernis was als gevolg van geluidhinder van voorbijrazende treinen vlak langs de bebouwing met iedere tweeënhalve minuut een passerende trein.

Planning
De realisatie van de spoortunnel is begin 2007 beschikt en aanvullend in 2008 waarbij het ministerie het risico overnam van Gemeente Delft. Volgens de planning zou het project eind 2011 worden afgerond. In 2015 zijn het station en de eerste tunnelbuis (2 sporig) opgeleverd. De planning voor de oplevering van tweede tunnelbuis (casco) is in 2017. De verschuiving in de planning hangt samen met het later toevoegen van de tweede tunnelbuis aan het project en ontwikkelingen gedurende de uitvoering van het project (onder andere grondwaterproblematiek).

Toelichting op de wijzigingen

Begroting 2006 budget 270 mln (taakstellend budget) (75 VROM/270 VenW)[33]

- Het project heeft in eerste instantie geen prioriteit gekregen bij het verlengde MIT. In de begrotingsbehandeling 2005 is via de motie Mastwijk c.s. (29800 XII, nr., 88) gevraagd de kosten voor de Spoortunnel Delft tot een totaal van de indertijd beschikbare rijksmiddelen (344 mln, inclusief risicoafkoop) in de periode na 2010 taakstellend ter beschikking te stellen. Er is besloten tot een Rijksbijdrage van in totaal 344 mln waarvan 269 mln van VenW en een vast bedrag van 75 mln van VROM. De 269 mln is verhoogd met de reguliere prijsbijstelling (+ 1,3 mln).

Van Begroting 2007 (272 mln) naar Begroting 2008 (325 mln)[34]

- Vanaf de begroting 2008 worden de individuele projecten inclusief 19% BTW opgenomen in de begroting. De restverplichting vanaf 1 januari 2007 is opgehoogd met 19% (+ 52 mln) en reguliere prijsbijstelling (+1 mln).

[33] Kamerstuknummer 30 300 A nr.1
[34] Kamerstuknummer 30 800 A nr.1

Van Begroting 2008 (325 mln) naar Begroting 2009 (392 mln)[35]

- Op verzoek van Delft zijn additionele middelen toegezegd voor uitbreiding van de scope. In eerste instantie 20 mln voor een toekomstvaste ligging van de spoortunnel ter hoogte van de DSM en de Kampveldweg en vervolgens 40 mln extra voor het 4 sporig uitgraven van de tunnel.
  Naar aanleiding van Bestuurlijk Overleg van 13 mei 2008 is door VenW 2 mln extra toegezegd. Hierover is de Kamer schriftelijk geïnformeerd. De reguliere verwerkte prijsbijstelling bedroeg 5 mln.

Van Begroting 2009 (392 mln) naar Begroting 2010 (453 mln)[36]

- In 2008 is uit een externe audit gebleken dat het project een tekort kent. Dit tekort bestaat uit directe kosten en uit extra risicoreservering. Voor dekking van het directe tekort is in 2008 een oplossing gevonden onder meer door additionele bijdragen van Provincie Zuid Holland en Delft. Op het moment van gunning in juli 2008 is de spoortunnel als regulier MIRT aanlegproject op verzoek van Delft teruggenomen van Delft waarbij is afgesproken dat VenW zorgt voor de 53 mln extra risicoreservering uit de externe audit. De reguliere verwerkte prijsbijstelling bedroeg 8 mln.

Begroting 2012[37]

- De indienststelling van de 2 sporige tunnel is verschoven van 2014 naar 2015 als gevolg van vertraging in de voorbereidingsfase en optredende risico's in het project. Het huidige budget volstaat niet om deze risico's te dekken. In 2012 worden afspraken gemaakt tussen de betrokken partijen over de financiële consequenties.

Van Begroting 2012 (453 mln) naar Begroting 2013 (531 mln)[38]

Op dit project is sprake van een kostenoverschrijding van € 77 miljoen veroorzaakt door een drietal hoofdoorzaken:

- de kosten van het wijzigen van het uitlopen van de planning;
- het financieringstekort in het PEAT-budget;
- gevolgen van gewijzigde inzichten in de Delftse grondwaterstanden

Van Begroting 2013 (531 mln) naar Begroting 2014 (538 mln)[39]

- Bij Slotwet 2012/VJN2013 is de BTW verhoging van 19% naar 21% verwerkt (+ 3 mln) en de reguliere prijsbijstelling (+ 4,7 mln).

Van Begroting 2014 (538 mln) naar Begroting 2015 (553 mln)[40]

- Bij SW 2013/VJN 2014 heeft een overboeking plaatsgevonden vanuit budget PHS tbv een voorinvestering voor PHS in het project spoorzone Delft (+ 14,3 mln).

---

[35] Kamerstuknummer 31 200 A nr.1
[36] Kamerstuknummer 31 700 A nr.1
[37] Kamerstuknummer 33 000 A nr.1
[38] Kamerstuknummer 33 000 A nr.1
[39] Kamerstuknummer 33 400 A nr.1
[40] Kamerstuknummer 33 940 A nr.1

IF Begroting	Budget
2002	301
2003	310
2004	319
2005	323
2006	270
2007	272
2008	325
2009	392
2010	453
2011	452
2012	453
2013	531
2014	538
2015	553
2016	553

Amsterdam Cuypershal



Scope
Amsterdam Centraal ondergaat een metamorfose. Zo blijft het station nu en in de toekomst een hoogwaardige entree van de hoofdstad, waar bijna alle vormen van (openbaar)vervoer te vinden zijn: trein, tram, bus, metro, taxi, fiets en veerpont. Er is een nieuwe passage met tal van voorzieningen voor reizigers gerealiseerd. Een deel van de bestaande reizigerstunnels is al gemoderniseerd. Een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder het station maakt per november 2015 de verbinding tussen Amsterdam-Noord en het centrum gemakkelijker.
Het project Amsterdam Cuypershal maakt onderdeel uit van het Masterplan Stationseiland en is er op gericht om het monumentale karakter van het Cuypersgebouw te herstellen. In de afgelopen 120 jaar zijn aanpassingen ondergaan, waardoor de monumentale waarde van de Cuypershal is aangetast. Een kwaliteitsverbetering is nodig om het monumentale karakter van de Cuypershal te herstellen. Naast de restauratie en renovatie van de Cuypershal omvat het project ook het verbreden van de transfercapaciteit van de Middentunnel en Oosttunnel van het station.

Planning
Medio 2011 is de beschikking voor de realisatie van de restauratie en renovatie van het Cuypersgebouw en de Middentunnel afgegeven aan ProRail. Volgens de planning zou het project in 2013 worden afgerond. De renovatie van de Midddentunnel is in 2014 gerealiseerd. De restauratie en renovatie van het Cuypersgebouw is verschoven naar 2018.
Dit project heeft in planning en inhoud veel raakvlakken met andere projecten in dit gebied, zoals de realisatie van de nieuwe IJ-hal, de poortvrije passages (beiden NS Stations), anticiperen op de verbreding van de Oosttunnel in het kader van PHS, de realisatie van de Noord-Zuidlijn onder het station en een langzaamverkeerspassage onder de sporen door (beide gemeente Amsterdam). Hierdoor kon tijdens de beschikkingsaanvraag alleen een globale planning worden afgegeven. De planning is aangepast naar aanleiding van bijvoorbeeld de uitloop bij de Noord/Zuidlijn.

Toelichting op de wijzigingen

Van Begroting 2014 (38 mln) naar Begroting 2015 (26 mln)[41]

- In verband met de integrale aanpak van Amsterdam CS is de reservering voor Amsterdam Cuypershal Oosttunnel overgeboekt naar het programma PHS.

IF Begroting	Budget
2010	36
2011	37
2012	37
2013	37
2014	38
2015	26
2016	26

[41] Kamerstuknummer 33 750 A nr.1

NSP Amsterdam Zuidas station



Scope

Op en rond station Amsterdam Zuid wordt het project Zuidasdok gerealiseerd. Dit project wordt in samenwerking het Ministerie van Infrastructuur, stadsregio en gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en Prorail als één integraal project gerealiseerd.
Station Amsterdam Zuid verwerkt nu al 80.000 reizigers per dag. Met de komst van de Noord/Zuidlijn in 2017 en de groei van het treinverkeer op het traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad wordt dat veel meer: wel 250.000 reizigers per dag. Amsterdam Zuid wordt de spil in het verbeterde vervoersnetwerk rond Zuidas en Amsterdam. Het nieuwe station zorgt voor meer ruimte en comfort voor de reiziger.

Planning

Volgens de huidige planning is dit project in 2028 gerealiseerd.

Toelichting op de wijzigingen

Van Begroting 2004 (65 mln) naar Begroting 2005 (62 mln)[42]

- In verband met de bouw van een stationsstalling is een deel van het budget overgeheveld naar het realisatieproject Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid 2e eilandperron.

Van Begroting 2005 (62 mln) naar Begroting 2006 (91 mln)[43]

- Vanwege de toedeling van de kosten die gemoeid zijn met een sober en doelmatig basisstation obv het globale plan voor de OV terminal Zuidas is het projectbudget bijgesteld(+29 mln)

Van Begroting 2008 (91mln) naar Begroting 2009 (93 mln)[44]

- Toevoeging reguliere prijsbijstelling

Van Begroting 2009 (93 mln) naar Begroting 2010 (95 mln)[45]

- Toevoeging reguliere prijsbijstelling

Van Begroting 2011 (95 mln) naar Begroting 2012 (231 mln)[46]

- De bijdrage van VROM is toegevoegd aan het projectbudget (+ 135 mln)

Van Begroting 2013 (231 mln) naar Begroting 2014 (235 mln)[47]

- Toevoeging reguliere prijsbijstelling

Actuele stand van zaken

---

[42] Kamerstuknummer 29 200 A nr.1
[43] Kamerstuknummer 29 800 A nr.1
[44] Kamerstuknummer 31 200 A nr.1
[45] Kamerstuknummer 31 700 A nr.1
[46] Kamerstuknummer 32 500 A nr.1
[47] Kamerstuknummer 33 400 A nr.1

Het projectbudget is overgeboekt naar IF 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (artikelonderdeel 17.08 Zuidasdok). Binnen dit artikelonderdeel maakt het stationsdeel onderdeel uit van het projectbudget OV-Terminal inclusief keersporen.

IF Begroting	Budget
2004	65
2005	62
2006	91
2007	91
2008	91
2009	93
2010	95
2011	95
2012	231
2013	231
2014	235
2015	
2016	

Zwolle Spoort (onderdeel programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten)



Scope
Vanuit acht richtingen rijden treinen van en naar Zwolle, sinds 2012 ook over de nieuwe Hanzelijn. Veel bus- en treinreizigers stappen in Zwolle over om verder te reizen naar hun bestemming. Met een vernieuwd station Zwolle en vernieuwde sporen wordt het belangrijkste spoorknooppunt in het noorden van het land gereed gemaakt voor de toekomst. Het station is inmiddels uitgebreid met een vierde perron en een bredere reizigerstunnel met liften en roltrappen, zo is een comfortabele toegang naar de perrons gerealiseerd.

Planning
De bredere reizigerstunnel is in 2015 opgeleverd.

Toelichting op de wijzigingen
Voorjaarsnota 2013
Naar aanleiding van het advies van de Commissie Kuiken is bij Voorjaarsnota 2013 het resterende bedrag van (ondermeer) dit voormalig binnen het programma Beheer onderhoud en vervanging geoormerkte project ondergebracht binnen het aanlegprogramma Personenvervoer (98 mln)

Van VJN 2013[48] (98 mln) naar Begroting 2014 (79 mln)
- Naar aanleiding van de definitieve subsidievaststelling 2012 voor dit project binnen beheer, onderhoud en vervanging (BOV) is hiervan 0,4 mln teruggeboekt naar het programma BOV.
- Het project Zwolle Spoort bestond uit een samenvoeging van drie afzonderlijke deelprojecten: de aanleg van een vierde perron, de verbreding van de perrontunnel en aanpassingen aan het emplacement voor snelheidsverbetering. De eerste twee projecten komen voort uit het voormalige Herstelplan Spoor tweede fase (nu punctualiteits- en capaciteitsknelpunten en het derde project uit de Motie Koopmans (Sporendriehoek Noord Nederland). Tot en met 2012 zijn de gerealiseerde uitgaven voor geheel «Zwolle Spoort» via een verdeelsleutel over deze drie onderdelen verdeeld. In 2012 heeft ProRail, mede gelet op de overbelastverklaring van Zwolle–Zwolle Herfte, besloten het project op te knippen in twee hoofdonderdelen: «Zwolle Spoort» als zijnde de voormalige Herstelplanprojecten en «Reistijdverbetering Zwolle» (Sporendriehoek Noord Nederland/Motie Koopmans). Hiertoe zijn de gerealiseerde uitgaven tot en met 2012 op een andere manier verdeeld over de verschillende onderdelen dan tot nu toe was gedaan. Het gevolg is dat van de totale uitgaven tot en met 2012 € 18,9 mln meer aan «Zwolle Spoort» wordt toegerekend en € 18,9 mln minder aan «Reistijdverbetering Zwolle». Dit wordt geëffectueerd door de gerealiseerde uitgaven op de projecten ongemoeid te laten (het gaat om afgesloten jaren) en voor 2013 € 18,9 mln aan budget over te hevelen van «Zwolle Spoort» naar «Reistijdverbetering».

Actuele stand van zaken

---
[48] Kamerstuknummer 33 640 A nr.1

Het actuele budget (OB 2016) van het project Zwolle Spoort (binnen het programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten) bedraagt 78 mln.

Eindhoven Stationspassage (onderdeel programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten)



Scope
Het rijksmonument station Eindhoven uit 1956 is een icoon voor de wederopbouwperiode. In zijn huidige vorm kan het station het verwachte aantal reizigers van 115.000 per dag in 2020 niet aan. Daarom wordt het station van binnen totaal vernieuwd. Station Eindhoven krijgt een nieuwe brede reizigerspassage, waardoor de capaciteit van het station verdubbelt. In de passage worden extra trappen, roltrappen en liften aangebracht en er komen meer winkels.

Planning
Nadat het budget overgeboekt is van Beheer, onderhoud en vervanging naar het aanlegprogramma, is in 2013 een realisatiebeschikking afgegeven voor het resterende budget van 22 mln. De planning was dat het project in 2016 zou worden opgeleverd en dit is onveranderd.

Toelichting op de wijzigingen
Voorjaarsnota 2013
Naar aanleiding van het advies van de Commissie Kuiken is bij VJN 2013 het resterende bedrag van (ondermeer) dit voormalige binnen het programma Beheer onderhoud en vervanging geoormerkte project ondergebracht binnen het aanlegprogramma Personenvervoer (22 mln).

Van VJN 2013 (22 mln) naar Begroting 2014 (22 mln)[49]

- Naar aanleiding van de definitieve subsidievaststelling 2012 voor dit project binnen beheer, onderhoud en vervanging (BOV) is hiervan 0,3 mln teruggeboekt naar het programma BOV.

Actuele stand van zaken
Het actuele budget (OB 2016) van het project Eindhoven Stationspassage (binnen het programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten) bedraagt 22 mln.

[49] Kamerstuknummer 33 640 A nr.1

Tilburg (onderdeel programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten)



Scope
Dagelijks maken 30.000 reizigers gebruik van station Tilburg. In 2020 zijn dat er ruim 40.000. Om de toegankelijkheid en doorstroming te verbeteren, wordt een nieuwe, brede passage gebouwd. Daarmee wordt ook de toekomstige wijk Spoorzone verbonden met het stadscentrum. Er komen liften en roltrappen naar alle perrons, zodat iedereen er straks zelfstandig kan reizen. Er komen ook nieuwe fietsenstallingen. Op ongeveer 300 meter van het station komt een nieuwe fietsen voetgangerstunnel onder het spoor.
Het project Tilburg is geen MIRT aanlegproject en is ontstaan vanuit de ambitie van gebiedsontwikkeling/spoorzone vanuit de gemeente Tilburg en kent meerdere financiers (o.a. Tilburg en NS). Vanuit ProRail is meegedacht, vooral door het slim combineren van budgetten voor Tilburg binnen lopende programma's en onderhoud.

Vanuit onderstaande ProRail programma's is in totaal 13,950 miljoen bijgedragen aan Tilburg (bedragen excl. BTW)

- Programma 2e fase Herstelplan Spoor 2,400
- Programma Toegankelijkheid/Bereikbaarheid perron 5,800
- Programma Toegankelijkheid/Aanpassen perronhoogte 4,400
- Programma Kleine Functiewijzigingen 1,200
- Programma Functiehandhaving 0,150

De actuele prognose eindstand van de bijdragen vanuit de ProRail programma's bedraagt 13,950 mln.

Planning
Bij de realisatieovereenkomst was de verwachting dat het project in 2016 gereed zou zijn. Dit is onveranderd.